

Quickscan externe veiligheid

Askalonstraat te Maastricht



Rapportnummer: P17.057.01-05

Opdrachtgever: Kragten

Contactpersoon:

[REDACTED]

Onderzoek: Quicksan externe veiligheid
Askalonstraat te Maastricht

Rapportnummer: P17.057.01-05

Datum: 14 mei 2018

Uitgevoerd door: WINDMILL
Milieu | Management | Advies
Postbus 5
6267 ZG Cadier en Keer
Tel. 043 407 09 71
www.adviesburowindmill.nl
info@wmma.nl

Contactpersoon:

[REDACTED]

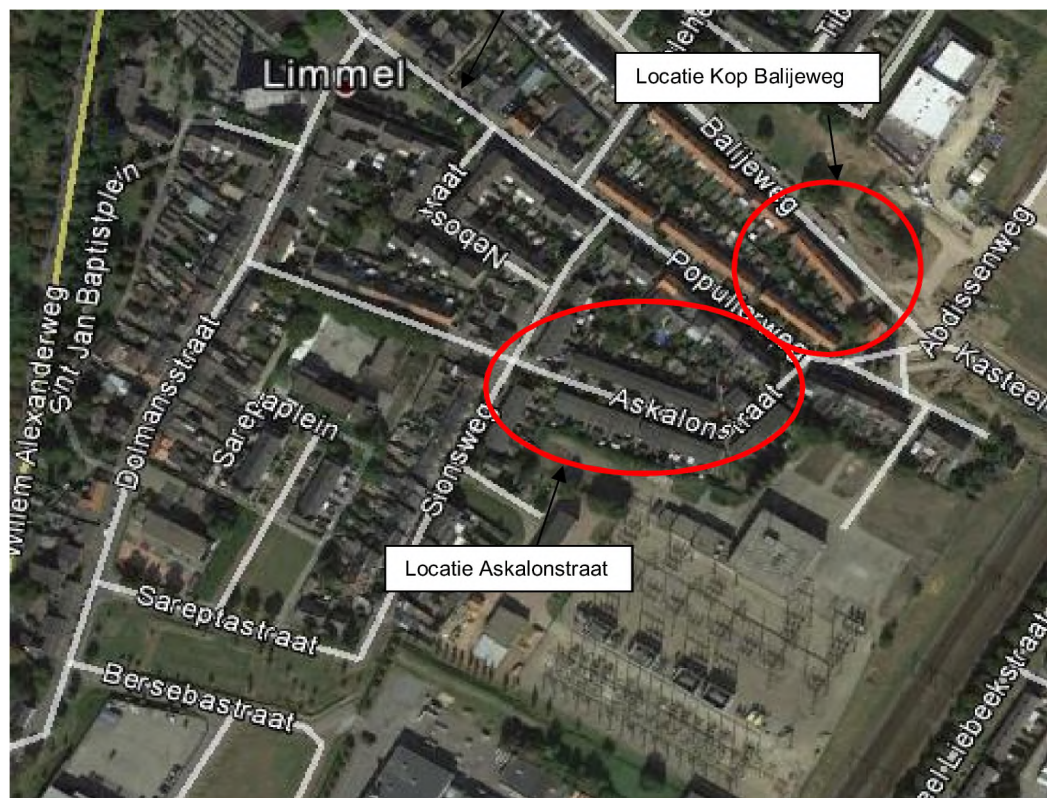
Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Transportassen	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Wettelijk kader.....	6
2.2.1	Risiconormen	6
2.3	Transport over waterwegen	7
2.4	Transport over wegen.....	7
2.4.1	Rijksweg	8
2.4.2	Provinciale en gemeentelijke wegen	9
2.5	Transport over het spoor	9
3	Buisleidingen.....	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Wettelijk kader.....	11
3.3	Inventarisatie lokale buisleidingen	11
4	Externe veiligheid inrichtingen	13
4.1	Inleiding	13
4.2	Wettelijk kader.....	13
4.3	Inventarisatie relevante inrichtingen.....	13
5	Conclusie	15

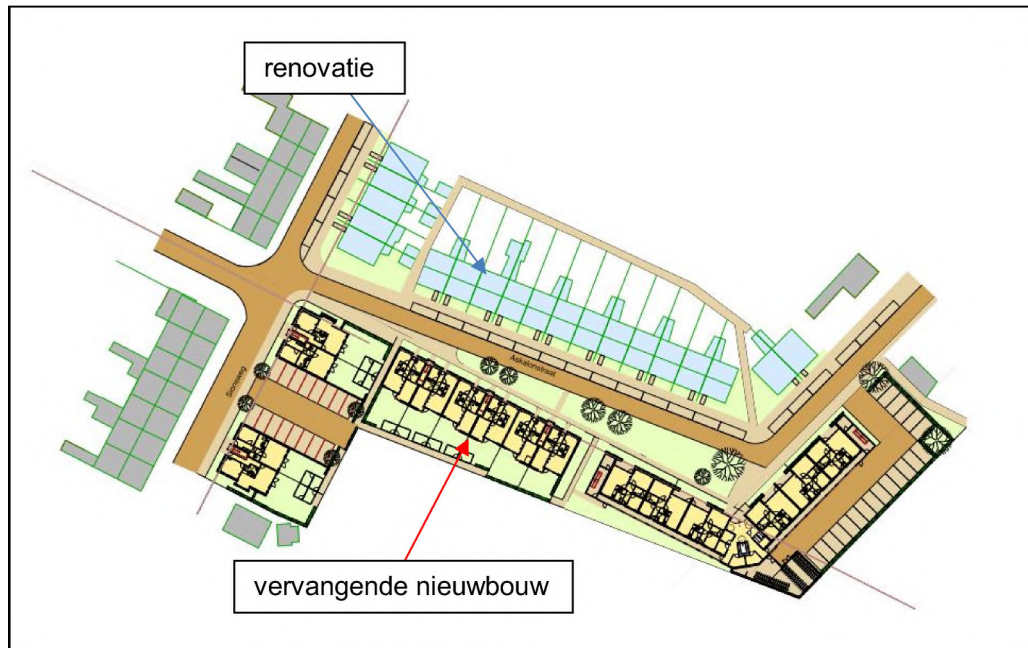
1 Inleiding

In opdracht van Kragten is door Windmill Milieu en Management een inventarisatie uitgevoerd van de externe veiligheidsrisico's ten behoeve van de herontwikkeling van de locaties 'Askalonstraat' en de 'Kop Balijeweg' in de wijk Limmel te Maastricht. De herontwikkeling aan de Askalonstraat bestaat uit de renovatie van 19 woningen en de sloop van 30 woningen met vervangende nieuwbouw. In totaal worden 36 nieuwe woningen gerealiseerd. De herontwikkeling van de "Kop balijeweg" bestaat uit de sloop van 18 woningen op de hoek Balijeweg-Populierenweg. Ter plaatse wordt een nieuw appartementencomplex gerealiseerd met maximaal 30 wooneenheden.

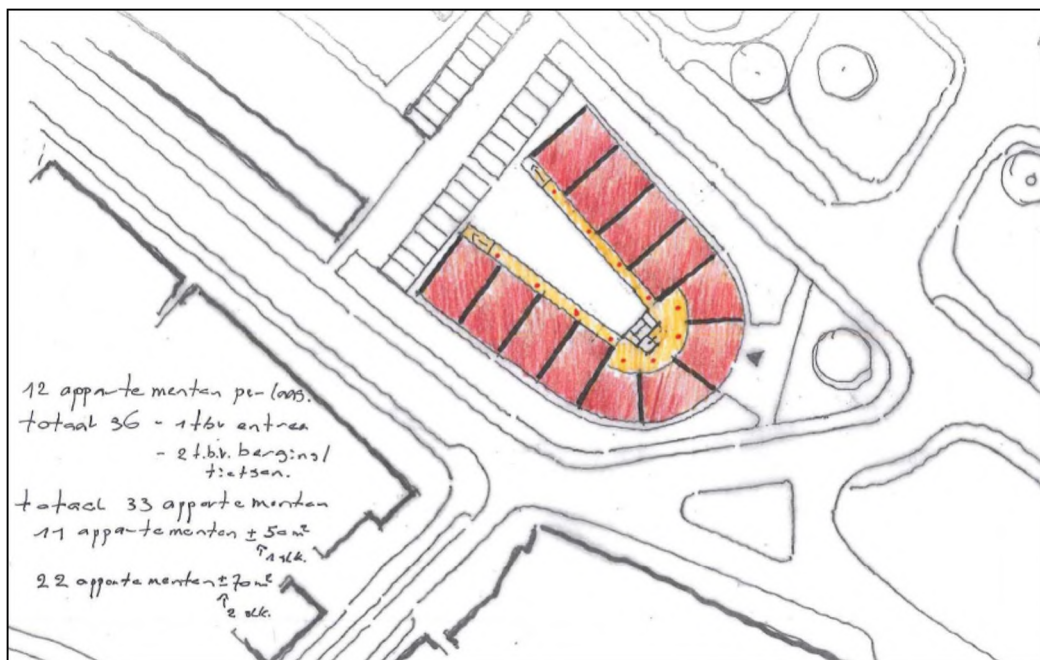
De ligging van het plangebied (rode omlijning) is weergegeven in figuur 1.1. De indeling van het plan is weergegeven in figuur 1.2. en 1.3.



Figuur 1.1: Ligging van het plangebied



Figuur 1.2: Indeling plangebied Aksalonstraat en Populierweg.



Figuur 1.3: Indeling plangebied Kop Balijeweg

In het kader van het onderzoek naar de inpassingsmogelijkheden van de herontwikkeling dienen de externe veiligheidsrisico's ten gevolge van activiteiten in de directe omgeving te worden geïnventariseerd. Externe veiligheidsrisico's kunnen ontstaan door het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen en over transportroutes (weg, spoor en water) en het gebruik of de opslag van gevaarlijke stoffen bij inrichtingen. In deze quickscan zijn de risicobronnen geïnventariseerd en is beoordeeld of de genoemde risicobronnen mogelijk een belemmering vormen voor de ontwikkelingsmogelijkheden van het plangebied. Indien risicobronnen een mogelijke belemmering vormen, is een vervolgonderzoek noodzakelijk.

2 Transportassen

2.1 Inleiding

Eén van de aandachtspunten bij het ontwikkelen van een plan waar mensen verblijven, zoals de voorgenomen ontwikkeling, zijn de externe veiligheidsrisico's vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water. Bepaald dient te worden of het vervoer van gevaarlijke stoffen consequenties kan hebben voor de gewenste ontwikkeling.

2.2 Wettelijk kader

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt in de richtlijnen voor stationaire bronnen en transportassen. De regelgeving rond de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen volgt per 1 april 2015 uit de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs, Stb. 2013, nr. 307). De Wvgs vervangt de nota en de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvg). In de WVGs en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) worden normwaarden gegeven voor twee verschillende typen risico's, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. In de bijlagen van de Regeling basisnet is opgenomen voor welke transportroutes de externe veiligheidsrisico's bepaald moeten worden. In de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) is vastgelegd hoe de risico's van transport van gevaarlijke stoffen berekend en geanalyseerd moeten worden.

2.2.1 Risiconormen

Het begrip risico wordt in beeld gebracht door middel van twee begrippen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer van gevaarlijke stoffen. De hoogte van het GR representeert de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van de transportroute in één keer het dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval op die transportroute.

Overeenkomstig het Bevt (artikel 8, lid 1) en de HART (paragraaf 2.1) hoeven geen beperkingen aan het ruimtegebruik van een plan te worden gesteld in het gebied dat op meer dan 200 meter van een route of tracé ligt. Indien de risicobron op meer dan 200 meter afstand van het plangebied is gelegen, hoeft geen berekening plaats te vinden van de ligging van de plaatsgebonden risicocontouren of de (toename van) de hoogte van het groepsrisico.

Een (beperkte) verantwoordingsplicht voor de hoogte van het groepsrisico is aan de orde indien een plangebied zich bevindt binnen het invloedsgebied van een risicobron. Het invloedsgebied wordt bepaald door de 1% letaliteitsafstand van de stofcategorieën die getransporteerd worden. In de HART zijn per stofcategorie en per modaliteit vaste afstanden opgenomen voor de begrenzing van het invloedsgebied. De ligging van het invloedsgebied per modaliteit is in navolgende tabel 2.1 weergegeven.

Tabel 2.1: Invloedsgebied per stofcategorie

Stofcategorie		Invloedsgebied 1%-letaliteitsafstand (m)		
Weg, water	Spoor	Spoor	Weg	Water
LF1			45	35
LF2	C3	35	45	35
LT1	D3	375	730	600
LT2			880	880
LT3	D4	>4000	>4000	n.v.t.
LT4			n.v.t.	n.v.t.
GF1			40	n.v.t.
GF2			280	65
GF3	A	460	355	90
GT2			245	n.v.t.
GT3	B2	995	560	1070
GT4	B3	>4000	>4000	n.v.t.
GT5	B3	>4000	>4000	n.v.t.

2.3 Transport over waterwegen

Ten aanzien van de veiligheidsrisico's in het plangebied als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water zijn uitsluitend waterwegen van belang waar vervoer van gevaarlijke stoffen in bulkvervoer is toegestaan.

Het plangebied 'Askalonstraat' is gelegen op circa 500 meter ten oosten van de Maas. Het plangebied 'Kop Balijeweg' is op ruim 600 meter van de Maas gelegen. De Maas maakt onderdeel uit van de Maascorridor, waarover structureel transporten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Aangezien de ruimtelijke ontwikkeling op méér dan 200 meter afstand van deze basisnetroute is gesitueerd, is het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6} -risicocontour) geen aandachtspunt voor de planvorming. Gelet op de ruimtelijke scheiding van meer dan 200 meter, is het tevens niet noodzakelijk om de invloed van de plannen op de hoogte van het groepsrisico kwantitatief inzichtelijk te maken.

Uit de Tabel Basisnet water (opgenomen in de Regeling basisnet) blijkt verder dat over het onderhavige traject de in tabel 2.2 vermelde vervoershoeveelheden van gevaarlijke stoffen voorkomen.

Tabel 2.2: Vervoershoeveelheden gevaarlijke stoffen

Binnenvaartroute	LF1	LF2	LT1	LT2	GF2	GF3	GT3
Maascorridor	803	2.710	40	0	0	289	258

Als gevolg van de transporten GT3 is sprake van een invloedsgebied van 1.070 meter.

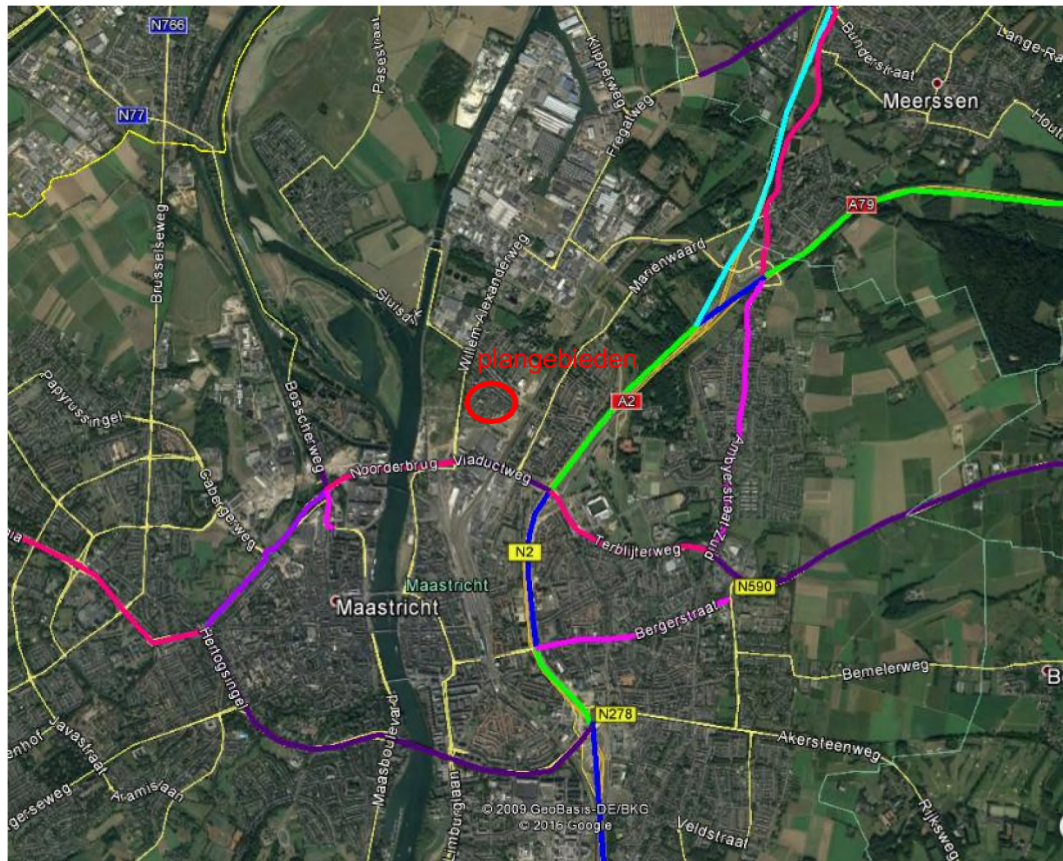
Conform de beleidsvisie van de gemeente Maastricht liggen de planlocaties binnen zone 3 van de Maas, waardoor volstaan kan worden met de standaardverantwoording uit de beleidsvisie.

2.4 Transport over wegen

Ten aanzien van de veiligheidsrisico's in het plangebied als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg zijn uitsluitend de transportassen van belang waar

structureel vervoer van gevaarlijke stoffen in bulkvervoer is toegestaan. In beginsel zijn dit A- en N-wegen.

Op basis van de Beleidsvisie externe veiligheid gemeente Maastricht geldt een maximaal invloedsgebied van 1.500 meter (zie figuur 2.1). Voor de plangebieden zijn de wegen voor vervoer van gevaarlijke stoffen binnen een straal van 1.500 meter weergegeven in figuur 2.2.



Figuur 2.1: Ligging wegen t.o.v. het plangebieden

2.4.1 Rijksweg

A2

Op een afstand van circa 500 meter ten zuidoosten van het plangebieden bevindt zich de A2 (wegvak L45). Deze weg is opgenomen in het Basisnet. Aangezien de ruimtelijke ontwikkelingen op méér dan 200 meter afstand van deze basisnetroute zijn gesitueerd, is het plaatsgebonden risico ($PR10^{-6}$ -risicocontour) en het plasbrandaandachtsgebied (zijnde 30 meter vanaf de kantstreep) van deze weg geen aandachtspunt voor de planvorming. Gelet op de ruimtelijke scheiding van meer dan 200 meter, is het tevens niet noodzakelijk om de invloed van de planvorming op de hoogte van het groepsrisico kwantitatief inzichtelijk te maken.

Uit de jaarintensiteiten van Rijkswaterstaat blijkt dat over de A2 ter hoogte van het plangebied LF1, LF2, LT1, LT2, GF1, GF2, GF3 en GT3 stoffen worden getransporteerd. De stof LT2 heeft hierbij de grootste 1% letaliteitsafstand, zijnde 880 meter.

Conform de beleidsvisie van de gemeente Maastricht ligt de planlocatie binnen zone 3 van deze Rijksweg, waardoor volstaan kan worden met de standaardverantwoording uit de beleidsvisie.

2.4.2 Provinciale en gemeentelijke wegen

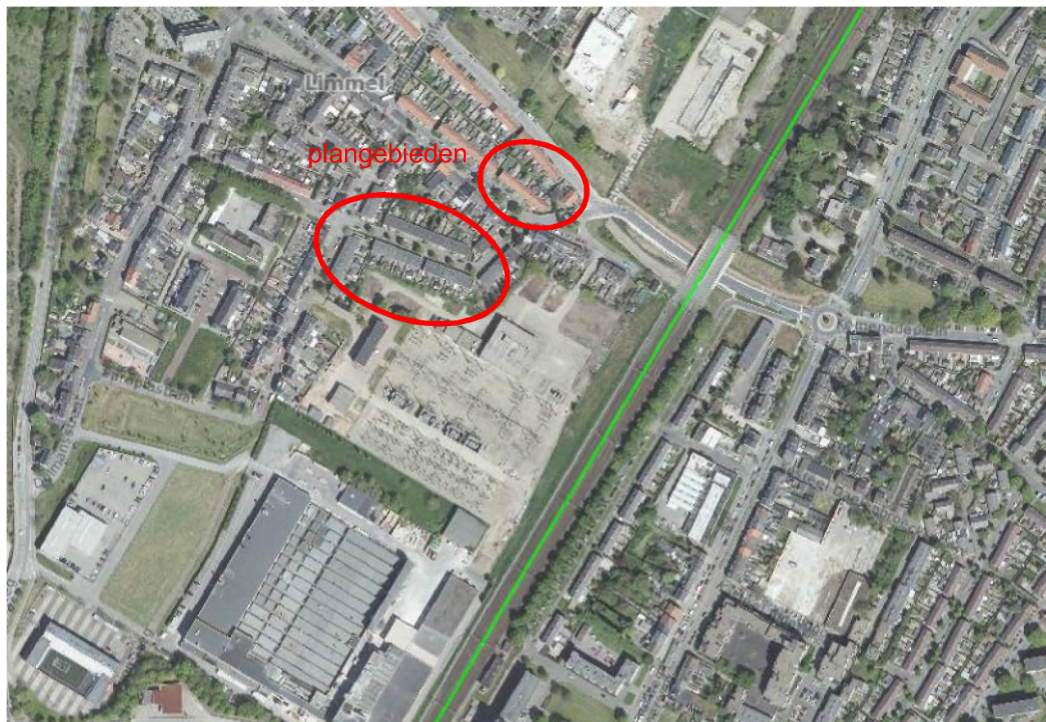
In de Beleidsvisie externe veiligheid gemeente Maastricht is opgenomen dat de gemeente Maastricht, op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs), een routing voor gevaarlijke stoffen heeft vastgesteld binnen de gemeente.

Bij besluit van 16 december 2014 door Burgemeester en wethouders van Maastricht (Staatscourantnr. 5606, d.d. 6 maart 2015) is de route gevaarlijke stoffen uit 1999 opgeheven. De routing van gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen wordt verder dan ook buiten beschouwing gelaten.

2.5 Transport over het spoor

Ook ten aanzien van de veiligheidsrisico's in het plangebied als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor zijn uitsluitend spoorwegen van belang waar vervoer van gevaarlijke stoffen in bulkvervoer is toegestaan.

Op een afstand van circa 100 meter ten oosten van beide plangebieden bevindt zich de spoorlijn Lutterade-Maastricht. Zie onderstaande figuur.



Figuur 2.2 Ligging spoorweg t.o.v het plangebied

Deze spoorlijn (route 100: Lutterade – Visé (B)) is opgenomen in het Basisnet. Uit bijlage II Tabel Basisnet spoor (opgenomen in de Regeling basisnet) blijkt dat over deze spoorlijn structureel transporten met gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

In tabel 2.3 zijn de vermelde vervoershoeveelheden per stofcategorie opgenomen.

Tabel 2.3: Vervoershoeveelheden gevaarlijke stoffen

Spoorlijn	Categorie					
	A	B2	B3	C3	D3	D4
Route 100, Lutterade – Visé (B)	3.000	3.500	0	400	0	0

Uit bijlage II Tabel Basisnet Spoor blijkt dat voor deze spoorweg sprake is van een plaatsgebonden risicocontour ($PR 10^{-6}$) van 0 meter. Er is geen sprake van een plasbrandaandachtsgebied. Het plaatsgebonden risico ($PR10^{-6}$) en het plasbrandaandachtsgebied van deze spoorlijn vormen dan ook geen aandachtspunt voor de planvorming.

De plangebieden bevinden zich binnen een afstand van 200 meter van de spoorlijn waardoor de hoogte van het groepsrisico een aandachtspunt is. Op basis van artikel 8 lid 2 van het Bevt kan berekening van de hoogte van het groepsrisico achterwege blijven indien wordt aangetoond dat:

- het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, met niet meer dan 10 procent toeneemt, EN
- de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, niet wordt overschreden.

Binnen het plangebied is sprake van sloop en vervangende nieuwbouw waarbij maximaal sprake zal zijn van een geringe toename van het aantal personen. De planvorming zal daardoor geen zichtbare invloed hebben op de hoogte van het groepsrisico. Uit de Beleidsvisie externe veiligheid Maastricht blijkt dat de oriëntatiewaarde van de spoorlijn niet wordt overschreden. Op basis van artikel 8 van het Bevt hoeft de hoogte van het groepsrisico niet kwantitatief inzichtelijk te worden gemaakt.

Conform de beleidsvisie van de gemeente Maastricht liggen de planlocaties binnen zone 2 van deze spoorlijn, waardoor sprake zou zijn van een verantwoordingsniveau 1. Gelet op het feit dat binnen de plangebieden sprake is van vervangende nieuwbouw en er maximaal in geringe mate nieuwe kwetsbare objecten binnen het plan worden gerealiseerd, kan ons inziens worden volstaan met de standaardverantwoording uit de beleidsvisie.

3 Buisleidingen

3.1 Inleiding

Bij de realisatie van (beperkt) kwetsbare objecten dient tevens rekening te worden gehouden met het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen waarvoor bepaalde aan te houden risicoafstanden gelden. Deze afstanden zijn onder andere afhankelijk van de aard van de stof, de druk waaronder deze wordt getransporteerd, de diepteligging en de diameter en wanddikte van de buisleiding. Ten aanzien van de externe veiligheid gaat het vooral om de risico's in het geval er iets fout gaat met een hogedruk aardgastransportleiding. Maar ook andere buisleidingen kunnen een aandachtsgebied voor externe veiligheid hebben dat tot over het plan reikt. Bepaald dient te worden of eventueel aanwezige buisleidingen consequenties kunnen hebben voor het plangebied.

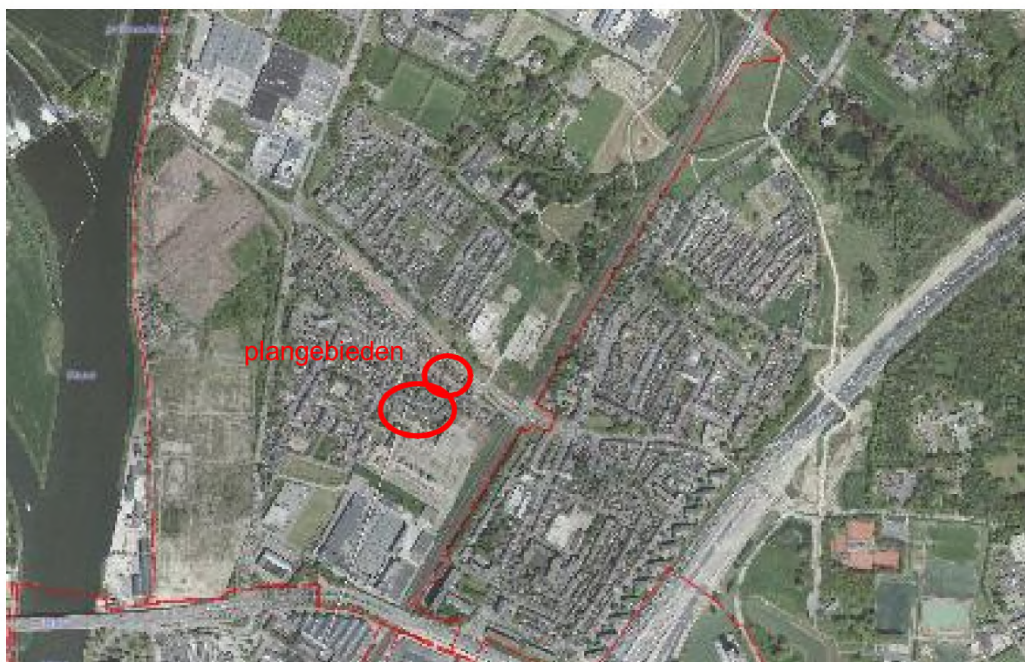
3.2 Wettelijk kader

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Dit besluit sluit aan bij de risiconormering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Dat betekent dat de toetsings- en bebouwingsafstand worden vervangen door een afstand voor het plaatsgebonden risico (PR) en een afstand voor het invloedsgebied van het groepsrisico (GR). Voor het PR geldt dat er binnen de 10^{-6} -risicocontour geen kwetsbare objecten mogen worden gerealiseerd. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als een richtwaarde. Voor het GR geldt, indien er objecten binnen het invloedsgebied liggen, een verantwoordingsplicht.

3.3 Inventarisatie lokale buisleidingen

Eventuele risico's van buisleidingen zijn pas relevant indien de effecten van een ongeval het plangebied kan overschrijden. Om inzicht te krijgen in de bandbreedte van het invloedsgebied van buisleidingen wordt is het *Handboek buisleiding in bestemmingsplannen-Handreiking voor opstellers van bestemmingsplannen* (geactualiseerde versie 2016) geraadpleegd, waarin uit tabel 5.1 *1%-letaliteitsgrens bij hogedrukaardgastransportleidingen* blijkt dat de grootst mogelijke 1%-letaliteitsafstand van een buisleiding 580 meter bedraagt. Voor plannen op méér dan 580 meter afstand van een buisleiding kan dan ook worden geconcludeerd dat geen beperkingen gelden voor het plan; de berekening van de ligging van de plaatsgebonden risicocontouren of de (toename van) de hoogte van het groepsrisico is dan niet aan de orde.

Op basis van de risicokaart is geconstateerd dat binnen een afstand van 580 meter van de plangebieden enkele buisleidingen met gevaarlijke stoffen aanwezig zijn. Zie figuur 3.1.



Figuur 3.1: Ligging buisleidingen

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de relevante aardgastransportleidingen met 1% letaliteitsafstand en afstand tot (de grens van) het plangebied.

Tabel 3.1: Gegevens relevante aardgastransportleidingen

Buisleiding	Diameter (inch)	Druk (bar)	1% letaliteitsgrens	Afstand tot grens plangebieden	Plangebieden binnen 1% letaliteitsafstand
Z-500-01	8,35	40	100	130	nee
Z-530-01	10,51	40	120	465	nee
Z-500-16	12,76	40	140	367	nee
Z-500-15	8,62	40	100	367	nee
Z-500-05	8,35	40	100	420	nee
Z-500-06	6,61	40	70	425	nee

Uit tabel 3.1 blijkt dat de plangebieden niet zijn gelegen binnen de 1% letaliteitsafstand van een buisleiding en daarmee ook niet binnen een $PR10^{-6}$ risicocontour van een buisleiding.

Conform de beleidsvisie van de gemeente Maastricht liggen de planlocaties niet binnen een veiligheidszone van een buisleiding waardoor geen verantwoordingsplicht aan de orde is.

De risico's als gevolg van het transport door buisleidingen vormen derhalve geen aandachtspunt voor de planvorming.

4 Externe veiligheid inrichtingen

4.1 Inleiding

Naast het vervoer van gevaarlijke stoffen over transportroutes en door buisleidingen, dient bij de realisatie van het plan ook rekening te worden gehouden met de opslag en het gebruik van gevaarlijke stoffen bij inrichtingen waarvoor ook aan te houden risicoafstanden gelden. Bepaald dient te worden of eventueel aanwezige risicovolle inrichtingen belemmeringen kunnen vormen voor de planrealisatie.

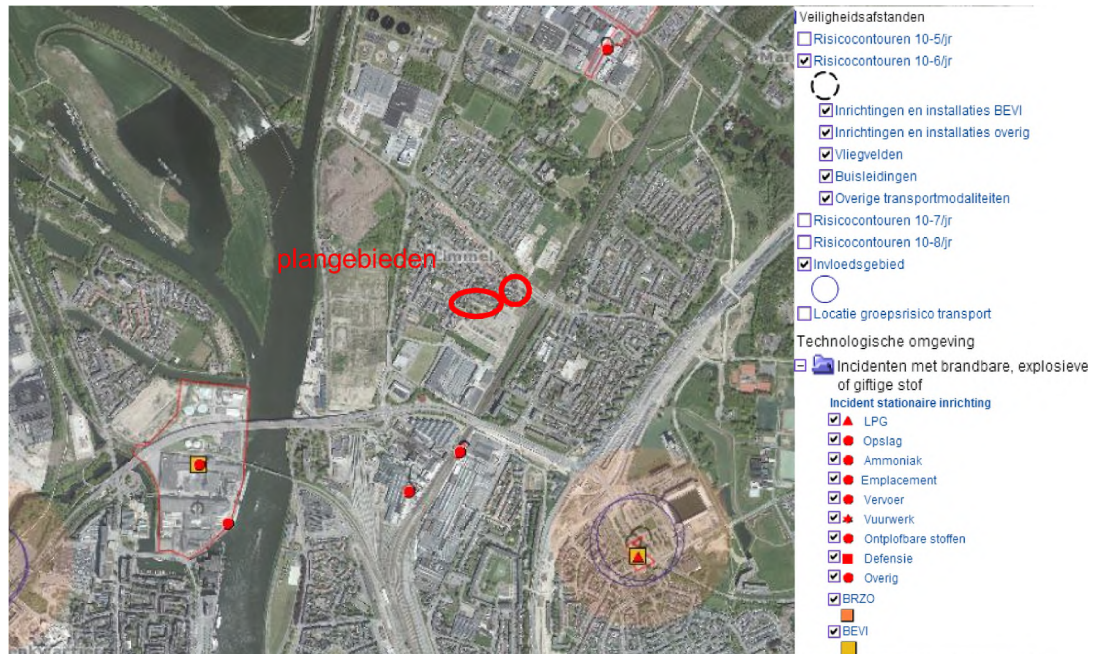
4.2 Wettelijk kader

Voor risicovolle activiteiten en/of risicovolle installaties bij inrichtingen worden ten aanzien van het milieuhygiënische aspect externe veiligheid regels gesteld in het Activiteitenbesluit milieubeheer. In het Activiteitenbesluit milieubeheer wordt aangesloten op de van toepassing zijnde publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS). Daarnaast is een aantal rechtstreeks geldende besluiten van belang waarin te respecteren veiligheidsafstanden en/of risicocontouren zijn opgenomen. Hierbij kan gedacht worden aan het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo 2015), het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), de Circulaire opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik en het Vuurwerkbesluit.

Voor zover het Bevi, Brzo 2015 en de Circulaire opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik niet van toepassing is, vallen activiteiten met gevaarlijke stoffen onder het Activiteitenbesluit milieubeheer. Indien de drempelwaarden uit bijlage 1 van het Activiteitenbesluit milieubeheer niet wordt overschreden, vallen activiteiten met de opslag van ontplofbare stoffen zoals genoemd in het Vuurwerkbesluit eveneens onder het Activiteitenbesluit milieubeheer. In specifieke gevallen kunnen aanvullende voorschriften zijn opgenomen in een individuele milieuvergunning. De effecten met betrekking tot externe veiligheid worden uitgedrukt in te respecteren veiligheidsafstanden, plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

4.3 Inventarisatie relevante inrichtingen

Met behulp van de risicokaart is bepaald of het plangebied binnen de plaatsgebonden risicocontouren, dan wel invloedsgebieden van omliggende risicovolle inrichtingen is gelegen. In de uitsnede in onderstaande figuur is de ligging van relevante inrichtingen in de directe omgeving van de plangebieden weergegeven.



Figuur 4.1: Ligging inrichtingen ten opzichte van de plangebieden

Uit figuur 4.1 blijkt dat de PR 10^{-6} risicocontouren en de invloedsgebieden van de inrichtingen in de omgeving van de plangebieden niet reiken tot aan de plangebieden. Ingevolge het Bevi wordt geconcludeerd dat risicovolle inrichtingen geen beperkingen veroorzaken voor het plan.

In de Beleidsvisie externe veiligheid Maastricht is voor LPG-tankstations bepaald dat de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico reikt tot buiten het wettelijk vastgestelde invloedsgebied (150 meter) zoals vastgelegd in het Bevi. Uit tabel 'LPG tankstation' (pagina 31 van de Beleidsvisie) blijkt dat een verantwoordingsplicht aan de orde is binnen een zone van 400 meter om het LPG-tankstation. Aangezien binnen een straal van 500 meter om het plangebied geen enkel LPG-tankstation aanwezig is, is een verantwoordingsplicht niet aan de orde.

Conform de beleidsvisie van de gemeente Maastricht liggen de planlocaties niet binnen een veiligheidszone van een inrichting. De risico's als gevolg van de aanwezigheid van risicovolle inrichtingen vormen derhalve geen aandachtspunt voor de planvorming.

5 Conclusie

In opdracht van Kragten is door Windmill Milieu en Management een inventarisatie uitgevoerd van de externe veiligheidsrisico's ten behoeve van de herontwikkeling van een plan aan de 'Askalonstraat' en de 'Kop Balijeweg' in de wijk Limmel te Maastricht. In dit hoofdstuk staan kort de conclusies van dit onderzoek beschreven.

Transport over water

De plangebieden zijn niet gelegen binnen een PR 10^{-6} -risicocontour of een afstand van 200 meter van een waterweg waarover structureel gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Gelet op de ruimtelijke scheiding van meer dan 200 meter, is het plaatsgebonden risico geen aandachtspunt voor de planvorming. Tevens is het niet noodzakelijk om de invloed van de planvorming op de hoogte van het groepsrisico kwantitatief inzichtelijk te maken.

De plangebieden zijn wel gelegen binnen het invloedsgebied van de Maas. Als gevolg van de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen over de Maas geldt een beperkte verantwoordingsplicht groepsrisico. Op basis van de Beleidsvisie externe veiligheid Maastricht kan worden volstaan met de standaardverantwoording uit de beleidsvisie.

Transport over de weg

De plangebieden zijn niet gelegen binnen een PR 10^{-6} -risicocontour, een plasbrandaandachtsgebied of een afstand van 200 meter van de nabijgelegen wegen waarover structureel gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Gelet op de ruimtelijke scheiding van meer dan 200 meter, is het plaatsgebonden risico geen aandachtspunt voor de planvorming. Tevens is het niet noodzakelijk om de invloed van de planvorming op de hoogte van het groepsrisico kwantitatief inzichtelijk te maken.

De plangebieden zijn gelegen binnen het invloedsgebied van de A2. Als gevolg van de risico's van gevaarlijke stoffen over de A2 geldt een beperkte verantwoordingsplicht groepsrisico. Op basis van de Beleidsvisie externe veiligheid Maastricht kan worden volstaan met de standaardverantwoording uit de beleidsvisie.

Transport over spoor

De plangebieden zijn niet gelegen binnen een PR 10^{-6} -risicocontour of een plasbrandaandachtsgebied van een spoorlijn.

De plangebieden bevinden zich binnen een afstand van 200 meter van de spoorlijn Lutterade-Visé (B). Aangezien de oriëntatiewaarde van deze spoorlijn niet wordt overschreden en maximaal sprake is van een geringe toename van het aantal personen binnen het plangebied, hoeft de hoogte van het groepsrisico niet kwantitatief inzichtelijk te worden gemaakt.

Conform de beleidsvisie van de gemeente zou sprake zijn van een verantwoordingsniveau 1. Gelet op het feit dat binnen het plangebied sprake is van vervangende nieuwbouw en er maximaal een geringe toename is van nieuwe kwetsbare objecten binnen het plan, kan ons inziens worden volstaan met de standaardverantwoording uit de beleidsvisie.

Buisleidingen

De plangebieden bevinden zich niet binnen het invloedsgebied van een buisleiding. De risico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen vormen geen aandachtspunt voor de planvorming.

Inrichtingen

In de directe omgeving van de plangebieden zijn geen inrichtingen aanwezig waarvan de wettelijke veiligheidsafstanden ten aanzien van externe veiligheidsrisico's de plangebieden beïnvloeden.

Verantwoording groepsrisico

Uit bovenstaande blijkt dat sprake is van een beperkte verantwoordingsplicht van het groepsrisico als gevolg van de risico's met transporten met gevaarlijke stoffen over water, weg en het spoor. Voor de invulling van de verantwoordingsplicht groepsrisico wordt verwezen naar de beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Maastricht. Er kan worden volstaan met de standaardverantwoording.

WINDMILL

MILIEU | MANAGEMENT | ADVIES

